



TITLE:

海運の獨占より生ずる利益(海運に
於ける競争と獨占、其五)

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運の獨占より生ずる利益(海運に於ける競争と獨占、其五). 經濟論叢 1923, 17(5): 653-674

ISSUE DATE:

1923-11-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128090>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京 叢論濟經

號五第 卷七十第

行發日一月一十年二十正大

論叢

鎌倉時代の土地制度 文學博士 三浦 周行
 租税の逋脱 法學博士 神戸 正雄
 水戸藩に於ける各種の貯穀 法學士 本庄榮治郎
 海運の獨占より生ずる利益 法學士 小島昌太郎

時論

復興事業と經濟界の現況 法學博士 河田 嗣郎
 震災の教訓と復興問題 法學博士 山本美越乃

說苑

マルサスの地代論に就て 經濟學士 谷口 吉彦
 京都市に於ける家賃の統計的研究 經濟學士 岡崎 文規
 勞働生産力と勞賃 經濟學士 森 耕二郎

雜錄

安政震災の復舊策に就て 法學士 本庄榮治郎
 震災地と産業組合 經濟學士 大森 健作

海運の獨占より生ずる利益

(海運に於ける競争と獨占、其五)

小島 昌 太 郎

コンフェレンスを組織することによりて、海運業者が獲得する所の獨占は、曩に述べたるが如く、常に或種の及び或程度の競争からは免るゝことを得ないものである。故に之は、絶對的の獨占ではなくて、相對的の獨占又は準獨占を謂はるゝものに當る。扱て此種の獨占が海運界に存在することによりて、それが全然自由競争の下にある場合に比べて、一般の社會經濟に對し如何に異なる効果を及ぼすか。

既に述べたるが如く、コンフェレンスが獲得する所の獨占は、各航路の貿易狀態に従つてその程度を異にする。或一國と他の或一國との間の航路ですら、往航と復航とによつて、その獲得し得る獨占は同一程度のものではない。それは往航と復航とは、自ら事情の異なる所あるが爲め、同一の營業政策を採用し得ないからである。従つて往航と復航とは、殆ど同じ加盟者によりて組織せられ居りながら、二つの別々のコンフェレンスになつて居る場合もある。即ち Outward

Conference 及び Homeward Conference 々が別個のものとなつて居るのは之が爲めである。かくの如き次第であるから、コンフェレンスの獨占が社會に及ぼす效果と云つても、正確に言ふならば、それは各航路により、又各コンフェレンスにより、一々多少異なる所あるものである。

併し乍ら、現實の各コンフェレンスに就いて、一々その有する所の獨占の程度を吟味し、それが社會に及ぼす效果を述ぶるは、今私の目的とする所ではない。私は只、獨占の效果は、各コンフェレンスに於て必ずしも同一のものでなきことを一言述べ置きて、一般抽象的に之を説明せんとするものである。

コンフェレンスの成立によりて定期船事業が獨占的に經營せらるゝことを辯護する立場にある學者は、定期航海が規律的に行はるゝことゝ、航海回數の頻繁なることゝは、その獨占的狀態の下に於てのみ望み得べきものなるが如くに言ふ¹⁾。

海外貿易上の便宜、特に工業製品の輸出入上の便宜より見て、頻繁なる定期航海が規律的に行はるゝことは、貿易業者個人にとりても、國民經濟の全般より見ても、甚だ有利なるは明かである。若し定期航海なるものがなかつたならば、貿易業者は豫め船腹の契約をなし置くの必要があり、その船腹を見出すまでは永らく貨物を手許に置かねばならず、又船腹豫約の後、何等かの事

1) Giese, Das Seefrachttarifwesen, s. 275.

情の爲めに輸送を中止することあらば、違約賠償をなす責任がある。然るに定期船會社が出帆日を公告して、公衆の貨物輸送に當る場合には、總てかゝる煩勞と危險とより免るゝ上に、貨物受渡の期日を確實に豫約し得る利益がある。加之、定期航海の眞の利益は尙此外にもある。それは定期航海による輸送は、常に市場の需要に適應する量額の貨物を規則的に供給し得しむるが爲めに、海外に於ける販路の維持とその發展とを助くる點にある。蓋し、一度開拓したる販路も、之に對する供給が不規則で時折斷絶するが如きことがあつては、需要に對する刺戟を失ひ、縦ひ全々販路を失ふことはなくとも、その發展を見るが如きは不可能であるからである。

かくの如く、定期航海なるものは國民經濟上、特に海外貿易上、重要な關係にあるは明かなる所であるが、それが頻繁且つ規律的に行はるることは、必ずしも定期船事業が獨占的コンフェレンスの下に經營せらるゝ場合に限つた事柄ではない。コンフェレンス組織の未だ行はれて居なかつた時代、即ち定期船事業が自由競争の下に行はれて居つた時代にも、既に世界的主要航路に於ては、定期航海が規律的に行はれて居り、且つ社會の需要に應ずるだけの航海回數も維持せられて居つた¹⁾。只、自由競争の下に定期船會社が併立して營業をなす場合にあつては、その競争の成行次第で一時は社會の需要以上に頻繁なる航海が行はるゝことあると共に、劣敗者の脱退後はその航路全體として見れば急に航海回數の減少を見る傾はある。併し此缺點を除くが爲めには、

1) Report to the Royal Commission on Shipping Rings., Vol. I., Minority Report, par., 10.

必ずしもコンフェレンス組織に依頼せねばならぬ譯はない。それは航海補助金制度に於ても、必要なる條件を課して行はしめ得る所である。

優秀なる設備を有する高速力船、又は冷藏室製氷裝置等を備ふる特殊船、若しくは航路港灣の特殊的状态に適應したる構造を有する船舶の提供も、コンフェレンスによつて獨占的地位を獲得し經濟的基礎を固くしたる海運業者が、社會に與ふる利益であると稱せられて居る。かくの如き優秀船による運送は、輸送時間の短縮、從つて利子の節約、保険料の低廉を齎らし、且つは機を逸せずして販路に於ける需要に投合する供給をなすことを得しめ、又かくの如き特殊船の提供は從來供給し得ざりし地方に新たなる販路を開き、又は從來供給を仰ぎ得ざりし遠隔の地方より低廉なる食糧品を輸入することを得しむるが故に、それらが國民經濟にとりて有利なるは明かなる所である。併し乍ら、かくの如き船舶も、コンフェレンスの成立を俟つてのみその提供を望み得る所のものではない。或は寧ろ定期船事業が自由競争の下にある場合の方が、かゝる優秀船特殊船の提供は盛であるかも知れない。何となれば、コンフェレンスによりて獲得する獨占は相對的獨占であるとは云へ、外部よりの潛在的競争が頗る薄弱なる場合には、海運業者は自己の利益に專らにして社會の便益を顧るを怠ることがあり得たからである。加之、今日コンフェレンス加盟會社が優秀船の提供をなすは、嘗て述べたるが如く、その協定によりて縱ひ賃率上の競争は、之

を廢止して居ても、より優秀なる海運勞務の提供を以て顧客を誘引すると云ふ加盟者相互間の内部競争の餘地が残されて居ることに主として由來するのである。故は之は言はゞ一種の競争の結果であつて、獨占そのものの結果ではない。殊に又航海補助金制度を以てしても、優秀船特殊船の提供をその條件として社會の利益を保護することが出来る。

海運事業が獨占的に、經營せらるゝ場合には、海運會社と荷主との關係が確定的となり、常に殆ど一定の貨物輸送量を見込み得るが故に、その平素の平均輸送量に應じて出來得る限りの大なる積載力を有する船舶を使用することを得、従つて航海輸送費用の各貨物當り負擔額を少からしめ得る利益ありと稱せらる。小なる積載力を有する船を以てするよりも、大なる積載力を有する船を以てする方が、その船艙が輸送貨物を以て充され得るものなる限り、各貨物の負擔となる費用の減少するは明かである。併し乍ら、かくの如きは獨占そのものより生ずる結果ではなくて、大經營と云ふことより生ずる結果である。而して大經營は獨占の下に於てにあらざれば行はれ得ざるものとは限らず、寧ろ主として巨大なる事業資本を用ゐ得るの結果である。故に自由競争の下に於ても巨大なる資本を以てすれば、大經營の定期船事業を行ふことを得、而してその大經營による生産費節約の結果は、運賃の低下を可能ならしめ、運賃の低下は多數の顧客を誘引し得て又多量の輸送貨物を確實に獲ることが出來、積載力の大なる船舶もその船艙に餘剰を生ずること

少くして航海せしめ得ることゝなるであらう。加之、獨占的經營の下にありては、大經營より生ずる生産費の節約が、果して運賃の低下を齎らすことゝなるや否やは頗る怪まるゝ所である。

獨占的コンフェレンスの組織の下に海運事業が經營せらるゝ場合には、輸送勞務の生産費が、然らざる場合よりも、より經濟的合理的に各輸送貨物に割當てらるゝ、と云ふことも亦屢々主張せらるゝ所である。而してその意味は、定期船の運賃を不定期船の運賃と比較して、後者は主として船腹に對する需要と之が供給との關係に於てのみ定められ、貨物の種類又はその運賃負擔力の如何とは殆ど無關係に、一の場合には唯一率の運賃を以て取引せらるゝに反し、前者は主として各貨物の運賃負擔力に應じて定められ、且つ特殊の費用を要するものは、それだけの特別負擔を附加せられる、従つて前者の場合には、一國輸出入貨物全體として見れば、輸送勞務生産費の割當が經濟的であると云ふにある。併し乍ら、生産費の割當てが、貨物の運賃負擔力に應じて定められると云ふことは、何も海運事業が獨占的に經營せらるゝことより生ずる結果ではない。それは種類を異にする多數の貨物が同一の船舶によりて同時に運送せらるゝ場合には、獨占的經營たる自由競争の下に於ける經營たるを問はず、常に生ずる所のものである。即ちかゝる場合にありては、その全體の積載貨物の運送に要する總生産費は、各貨物の輸送に對し結合生産費たる關係にあるのであるから、之を運賃負擔力に應じて割當つることは、獨占の場合たると自由競争の場

合たるを問はず、不可分的なる運送行爲より擧ぐる總利益を最大ならしむる方法であるからである。故に之も獨占的コンフェレンスの經營に於てのみ認め得る所の事柄たるのではない。

コンフェレンスを組織し、加盟會社相互間の無謀の競争を抑制するときは、競争の爲めに費さるべき總ての費用を節約し得るが故に、海運勞務の生産費の減少となり、それは結局運賃の低下の又は設備の改良を齎らすこととなる、と論ずるものもある。競争の場合には、本來の生産費以外に特別の費用を要することは明かである。従つて競争が抑制せらるるときは、その程度に應じて、この特別の費用が減少し、結局全體の生産費の減少を見ることとなるも亦明かなる所である。併し乍ら、この生産費の減少が、果して運賃の低下、設備の改良となつて現はるかかは、獨占的經營の下に於ては頗る怪まるゝ所である。縱ひ、之によりて運賃の低下、設備の改良が齎らるべき傾向は否定し得ざるまでも、この節約せられたる生産費は、寧ろ獨占者の利益に振り向けらるゝ傾向の方が大なることも亦否定し得ない所であらう。又、競争の調節制限によりて、無用の費用の節約せらるゝことは、確に社會全體にとりて有利なる事柄たるには相違ないが、併しそれが少數者の占むる所となると、一般の荷主に、従つて又一般の消費者に普く配分せらるゝ所となるとは、大にその結果を異にする。

海運會社が自己の計算に於て貿易品の輸送をなせざるゝ (No Carriage of Cargo on Ships)

Account)も、コンフェレンスより生ずる利益であると稱せらる。定期船事業が自由競争の下に行はれたる時代には、船主は、船腹に大なる餘剰を生じたるべき、運賃收入の不足を補はんが爲めに、自ら貿易品を買込み、之を海外市場に販賣して事業利益の均衡を計ると云ふ投機的手段をとることが屢々あつた。かくの如きは船主より見れば、事情上已むを得ざる所であらうが、荷主たる貿易業者にとつては、自己の利益を甚だしく侵害する所の不當なる競争である。然るに獨占的コンフェレンスが成立し、定期船會社が荷主と繼續的な運送關係を確定し、一定の航路に就役せしむる船腹を、そこに流るゝ平均的貿易量と調和を保たしめ得る様になつてからは、運賃收入の不足を補填する爲めの自己の計算に於ける貿易をなす必要もなくなり、又かゝる方法によりて荷主の利益を侵害せざることが、その獨占的地位を維持する所以ともなつたから、今日に於ては通常定期船會社と荷主との間には、此方面に於ける利害の衝突は全く無くなつた。(但し石炭のみは特別の理由により船主の計算に於て輸送せらるゝことがある)。故に此事柄も亦コンフェレンスより生ずる利益と認められて居るのである。

海運會社が海外貿易に於て、運送事業の傍ら、時々自ら投機的に貿易を營み、平常その顧主とする貿易業者と、販賣の競争をなすは、啻に荷主にとりてその利益の侵害となるのみならず、かくの如く貿易業者の損失に於て海運業者が自らの利益を擁護するは、一國の對外貿易及び對海外海

運の正當なる發展を齎らす所以でもない。故に獨占的コンフェレンスの成立によりてかゝる弊害の除かれたるは、その意味に於て之を一つの利益であると思ふべきであらう。併し乍らコンフェレンスの獨占的地位が、常に船主の計算に於ける貿易を廢止するの作用あるものと解するは疎漏なる見解である。成るほど、コンフェレンスの獨占的地位は、それに加盟せる普通の定期船會社の營業を保護して、自己の計算に於ける輸送をなすの必要なからしめ、荷主の利益を侵害せざらしむるに足るけれども、まだ以て、工業商業及び海運等の各方面に亘りて大規模の營業をなす所のトラスト所屬の海運會社に對しては、縱ひ之を加盟者として有する場合にありても、それがトラストの計算に於てなす貿易品の輸送を廢止せしむる力を有しない。而もその會社は一つの定期船會社として、トラストの貨物と共に一般の貿易業者の貨物を輸送するものであるから、貿易業者が利益の侵害を受ける關係にあるは、普通の定期船會社の場合に劣らざるものがある。

歴史はコンフェレンス組織の作用し得る限界を教へる。當初、貿易と海運とは一つの不可分なる企業として行はれた。従つてそれは相併立する所の二つの産業ではなくて、不可分なる單一の産業であつたのである。其後、海運と貿易とが各々獨立の企業として行はるゝこととなり、産業としても従つて分化することゝなつた。併しその分化の初期にあつては、海運が一つの獨立せる産業として立つが爲めの經濟的基礎が未だ必ずしも完備せず、時にその確實を缺いたが爲めに

屢々原形態の間發を見ることがあつた。それが即ち船主計算に於ける輸送である。然るにその經濟的基礎が次第に確實となり、獨立の一産業たり得るの諸條件(コンフェレンス組織はその一條件)が完備して後は、最早原形態の間發は全く廢むだ。併し乍ら、他方に於て、一般的産業の進化行程は、一度びその分化が略々完成した後、こんどはその合成が行はれて來た。トラストの成立がそれである。海運と云ふ一特殊産業の内に發生したるコンフェレンスなるものも、歴史の流れに於ける一つの波ではあるが、それは一般的産業の進化行程に生じたるトラストと云ふより、大なる波の行動を左右する力を有つには餘りに小なるものである。

以上述べたる所は、從來獨占的コンフェレンスを辯護する立場にあるものが、その利益として擧げたるものに對する私の批評である。而してその要點は、以上各項目ともに、之を荷主一個の觀點より見るも、又國民經濟の觀點より見るも、何れも有利なる事柄たるには相違ないが、併し最後のものを除きては、又何れもコンフェレンスの獨占によるにあらざれば望み得ざる處のものではなく、最後のものはコンフェレンス組織を以てするも矯め得ざる場合もあると云ふにある。併し乍ら、更に觀點を替へて之を観るに、元來、定期船事業なるものはその發達に伴ひて益々巨額の資本を必要とし、且つその大部分は船舶又は港灣設備などに投下せられて固定するものであ

るから、此に自由競争が行はるゝならば、或は海運勞務の供給過多のため或はその需要減退のため運賃の引續き下落する場合に、小資本の定期船會社は遂に營業を繼續すること能はずして破産の悲況に陥り又は大資本の會社に合併せらるゝこととなり、大資本の會社も又遂に相互の競争に堪へずして相提携するの途を求め、結局コンフェレンスを組織することとなるものである。之は今日の資本主義の世の中に於ては言はず必然の趨勢である。之を避け得ざる必然の趨勢であるとすれば、其意味に於て右に私が批評したる項目は、最後のものを除きては、それらを又コンフェレンスの獨占より生ずる利益と言ひ得ないでもない。併し乍ら、かくの如き見方を離れ單にコンフェレンスの獨占そのものに固有なる事情の下に生ずる利益をのみ擧げんとする立場より言へば、右の項目の如きは之に屬するものにあらずして、それらは只獨占的コンフェレンスの下に於ても失はれざる利益と認むるが寧ろ正確なる觀察であらう。然らば謂ふ所のコンフェレンスの獨占そのものに固有なる事情の下に生ずる利益とは如何なるものか。そは賃率の安定とその均等とを社會に保障する所にある。

賃率の安定 (Stability of Rates) とは、一旦定められたる賃率が若干の永續性を有し、それが變更せらるゝことの甚だ少きを謂ふ。前にも述べたるが如く、定期船に積込まるゝ貨物は主として工業製品又は高價なる植民地産物であつて、所謂高級貨物である。而して此等の貨物はその性質上

概ね、小貨物として發送せられるものであるから、一の定期船には同時に多種多様の貨物が多數に積込まることとなる。英印汽船會社のマッケイ氏 (J. Mackey) が、英吉利海運同盟調査委員會に於て述べたる所に従へば、其會社の船舶が一航海に積込む平均貨物個數は、政府及び鐵道會社よりの大貨物を別とせば、一千一百五十であつて、その平均噸數は一貨物三噸乃至五噸であると云ふ。かくの如く、多種の、價格の異なる貨物が同時に積込まるゝ結果として、定期船の運賃は結合生産費割當の原則に従ひ、各種貨物の運賃負擔力に應じて、大體定めらるゝこととなる。(茲に大體と云つたのには或意味があるのだが、それは後に説明する機會がある)。——これは、前に述べたるが如く、獨占の場合たるを然らざる場合たるを問はず、當然生ずべき歸結である。併し乍ら、競争の行はるゝ場合には、一の定期船會社がかくの如くに定めたる各種貨物の賃率も、競争會社の運賃政策に牽制せらるゝ結果として、之を久しくその儘に維持することが出来ない。競争の成行きに應じて頻繁に引下げ又は引上げをなさねばならぬ。即ち、競争の激しきときには總體に又は一部分、之を引き下げ、暫く競争の衰へたるときには、その埋め合せに引上ぐるものとなるは已むを得ざる所である。故にかゝる場合には、賃率に安定性なるものが缺けて居る。然るに、獨占の場合にありては、他よりその運賃政策が牽制せらるゝことがないから、一旦定めたる各種貨物の賃率は、一般的事務の著しく變化せざる限り改めらるゝことなくして、安定性をも

つこととなる。加之、その運賃政策が他より牽制を受けざることは、又、各種貨物の賃率を定むるに當り、單に一時的なる交通狀態に基きて之を定めず、當該航路に於ける一般的なる平均狀態を基礎として決定することを得しめる。換言すれば此場合に於ては、結合生産費の割當ては、一航海に積込まるゝ多數貨物の種類を本とする物的基礎と、各航海毎に事情によりて異なるべき貨物の種類及びその各々の分量を考慮する所の時間的基礎との、二つの基礎を組み合せて之を行ふことが出来るのである。従つて此場合の賃率の分類は、競争の行はるゝ場合よりもその基礎廣さが爲めに、一旦定めたるものを屢々變更せねばならぬ様な必要に迫らるゝこともない。故に之を永續的性質を有する賃率表 (Tariff) なるものに作成し、且つ之を公表することを得るのである。

かくの如く、獨占の場合に於ける定期船貨物の賃率は、競争の行はるゝ場合に比して安定性を有するものであるが、この安定性は特にコンフェレンス組織によりて獲得したる獨占の場合には一層の強さがある。何となれば此場合には、賃率の分類は單に一獨占會社の運賃政策によりて定められるのではなくて、多數の、少くとも二つ以上の定期船會社が、各々の營業狀態を基礎とする所の運賃政策を以て協議に加入し、相互討議の上、その互譲妥協の結果として決定せられたるものであるから、その一旦決定を見たる上は、一加盟會社の賃率變更の提議は、之と營業狀態を均しくせざる他の會社の利害關係に抵觸する所となるが爲め、容易にその議が採用せられ難いか

らである。尤も、或種の貨物の輸送が特に永續的に増加又は減少し、若しくは或種の貨物の市價が永續的に騰貴又は下落するが如きことありて、貿易狀態の一般的なる變化が生ずるか、又は一般物價の騰落若しくは海運勞務生産費の騰落等が生ずる場合に於ては、加盟會社はその營業上に皆同様の影響を受けるから、賃率分類の變更又はその一般的引上げ若しくは引下げが行はるゝは言ふ迄もない。殊に、有力なる競争者が現はれて、コンフェレンスが之に對し運賃戰を開始する場合に於て、賃率が度々引下げられ、その終憩後反動的に一時に引上げらるゝことあるも見逃し得ざる事柄である。故にコンフェレンスの賃率も固より時に應じて變更せらるゝものではあるが併しそれはコンフェレンスなるものゝ之れなき場合に比ぶれば、甚だしく緩慢なるか若しくは甚だ稀なる事柄であると言ふことが出来る。

今、かの海運界が未曾有の好況を呈し従つて運賃の騰落の最も活潑であつた過般の大戦前後の時期に於て、コンフェレンスの下にある定期船運賃率の變動と、自由競争の下にある不定期船備船料率の變動とを比較せんが爲めに、アラン・アンダーソン氏が英帝國海運委員會に於て述べたる處を此處に引用するであらう。即ち氏の陳述に従へば、過般の大戦に於て英吉利が未だ運賃の管理をなさざる以前にあつては、濠洲向貨物のコンフェレンス賃率は戦前に比べて一〇九%の騰貴であつたのに、同じ時期に於けるウェールズ・プレート間の石炭備船料率の騰貴は既に三八一

%に上つた。管理期間内に於ては（定期船の運賃は管理運賃として定められて居つたから、之は比較の基礎とならないが）不定期船の自由備船料率は實に戦前より一〇五四%の暴騰を示した。更に管理解除後の一九一九年に於てはコンフェレンス賃率の戦前に對する騰貴歩合は一一七%であつたのに、備船料率の騰貴歩合は尙ほ二〇八%であつた。然るに其後に於ても海運経費は戦前よりも一〇〇%以上の増加であつたに拘はらず、備船料率の戦前に對する騰貴歩合は著しく減少して、一九二〇年には七三%、一九二一年には四%となつた。然るにコンフェレンス賃率の騰貴歩合は一九二一年には一〇〇%で、経費の増加歩合より少しく低位にあつたと言ふことである。¹⁾不定期船運賃の騰落の最も甚だしかつた大戦前後の時期に於てさへ、コンフェレンス賃率の騰落はそれに比ぶれば、甚だ僅少の程度に過ぎなかつたことは、即ちそれが安定性を有する一つの證據と見ることが出来るであらう。

右に述ぶるが如く、獨占的コンフェレンスの賃率は、自由競争の下に於ける海運賃率に比ぶれば、その變動の回数は甚だ少く、又變動の幅も甚だ狭きものである。此意味に於てコンフェレンス賃率は安定性を有すと謂はる。従つて之は又、前述の如く賃率表に作成せられ、且つ公表せられ得るものとなる。但しその公表と云ふことは、實際に於ては必ずしも總てのコンフェレンスが行つた所ではない。戦前の獨逸の定期船會社は概ね之を公表して居つたが、英吉利に於ては普

1) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System, 1923; p. 45.

通には之を公表して居ない。賃率表が公表せられ居る場合は勿論のこと、公表せられて居ない場合でも、それが安定性を有つと云ふことは、貿易業者にとつて甚だ便宜であると共に、國民經濟上より云ふも亦甚だ有利なる事柄である。今日の工業製品の貿易は概ね注文取引であるから、貿易業者が豫め代價の決定に當つて確定的なる運賃を計算に入れ得るは、取引上彼等にとりて頗る便宜なる事柄たるは言ふ迄もない。加之、之を國民經濟上より見れば、運賃なるものは、貨物の販賣市場に於て生産費の一部分をなすものと見做されるものであるから、その安定は、當該貨物生産費の少くとも一部分の不變なるを意味し、従つてその點に於て市價の動搖を少からしむる利益がある。市價の動搖少きときは、販路に於てその貨物に對する需要を恒常的に維持することを得、購買力の増加と共に、更に之を増進せしめ得る。故に賃率の安定は貿易の發展を助くる作用があると云つてもよい。

然らば、この賃率の安定と云ふことは、獨占的コンフェレンスの組織によらずして、之を維持し得る方法はなきか、單一なる獨占的會社が定期船事業を經營する場合に比して、コンフェレンス組織の下に於ける方が、賃率安定性の強きことは前に述べたる所である。國家の監督と保護とを以てする航路補助金制度の下に於て、然らば、此目的を達することは出来ないか。

航路補助金下附の一條件として、賃率表の公表とその變更には認可を必要とすることゝを、被

護會社に命じ得るは疑なき所である。併し乍ら、自由競争の下に於ける賃率の變動を、單に法律の力を以て取締らんとするは不可能に近き難事である。國內市場に於ける貨物の市價は、ときとして法律又は國家政策を以て、或程度の安定を保ち得る場合もないではない。併し國際的航路に於ける被護會社の運賃を變動せしめざることは、當該會社がコンフェレンスに加盟することを許容せざる限り、國家の補助金制度の命令を以てするも不可能である。嘗て述べたるが如く、補助金制度は被護會社をして獨占的地位を得しむる場合もあるが、そは主として國內航路の場合に限られ、國際的航路に於ける外國汽船會社の競争を排除するの力はない。若し國家の補助金を以て被護會社をして低廉なる運賃により國際的航路に於ける外國會社の競争を排除せしめんと試むならば、外國會社は彼等のコンフェレンス組織の下に於ける結合的實力を以て、その被護會社を排撃し來り、其結果運賃戰の開始となる。此場合に國家が當初の目的を達せんとすれば、運賃戰は次第に激烈を加へ、國家は被護會社をして此舉に出でしめたる責任上、之に對する無制限の補助金支出を要することとなり、財政上實行不可能に陥る。加之、外國會社はそのコンフェレンス組織の下に運賃延戻制によつて外國荷主を拘束し、被護會社をして國外に於ける輸送貨物を得せしめず、遂にその營業を成り立たしめざる事が出来る。更に之を他の方面より言へば政府のかくの如き政策は、一種の產業的宣戰に外ならざるが故に、その影響する所、單に海運事業に止ま

らす、ときとして或は海外貿易の全般に亘り、惹いて輸出入取引の發展を阻害するの結果に陥る。かくの如きはかの無謀なる保護關稅政策と同様に、國際的貿易市場に活躍し、國際的海運界に優越的地位を占めんとする國家のとるべき政策ではない。故に補助金制度のみによつて、賃率の安定を計らんとするは、國內航路に於ては可能なる場合もあらうが、國際的航路に於ては不可能なる事柄である。只、補助金制度は國內會社の國際的航路に於ける勢力を助長し、其結果、外國會社の組織するコンフェレンスに加盟することを得しめ、かくて賃率の安定を保たしむるに至り得るは明かである。併し、此場合に於ても、賃率の安定を得たる所以は、補助金制度そのものにあらずして、正にコンフェレンス組織の作用たるに外ならざることは言ふでもない。

コンフェレンス組織による海運の獨占は、その結果として、右に述べたる賃率の安定を社會に保障することゝなると共に、又賃率の均等をも保障することゝなる。賃率の均等 (Uniformity of Rates) と云ふは、同種の貨物の運賃は如何なる荷主に對しても同一率なることである。前に述べたるが如く、定期船に積込まるべき貨物は、大體その運賃負擔力に應じて賃率が定められるのであるから、種類を異にするに従つて賃率も亦異なるものではあるが、併し同種の貨物を二つの同じ商港間に輸送する場合には、如何なる荷主に對しても、即ち大荷主に對しても小荷主に對しても、同一の賃率を以て運送せらるゝことを、賃率の均等と謂ふのである。

自由競争の行はるゝ場合にあつては、定期船會社は、その營業の充實と利益の増加との爲めに常に多數多量の貨物を輸送する大荷主には、特に低廉なる賃率を以て運送の引受けをなし、所謂特惠賃率 (Preferential Rates) を以て取扱ふに反し、少數少量の貨物しか輸送せざる小荷主に對しては、比較的高き賃率を課し、否、さきとしては、大荷主に特惠賃率を課するの補償として比較にならざる程の高率を課することがある。又之と同一の事柄は、單なる獨占的海運會社の場合に於て一層甚だしかるべき傾向がある。然るにコンフェレンス組織の下にある獨占的海運會社は、賃率表の公表をなしたる場合は勿論のこと、然らざる場合にありても、かゝる差別的待遇をなし得ざる事情にある。蓋し獨占的コンフェレンスは、概ね、加盟會社相互間に締結したる確定賃率協約 (Fixed rates agreement) を基礎として成立して居るのであつて、その協定率以下に於ては、如何なる荷主に對しても運送の引受けをなさざることが、實にコンフェレンスそのもの、根本的成立條件をなして居るのである。若し加盟會社がこの協定率を尊重せざれば、コンフェレンスは形骸を止むるだけで、實體は既に消滅して居るのである。従つて彼等は各自に之を勵行すると共に、相互に又之を監督して居る。故に一加盟會社が自己の或大荷主に對して特惠賃率の恩典を與へんと欲しても、それはかゝる關係の下に於ては不可能なる事柄である。賃率の均等と云ふことは、コンフェレンスの組織自體に附着する所の一性質であるを見做さなければならぬ。

賃率の均等が、荷主の中の多數を占むる所の小荷主を保護し、彼等をして海外貿易の、競争場裡にあつて、少くとも運賃の點に於ては、大荷主と同一の便宜を以て馳驅するを得しむるは、彼等にとりて大なる利益たるは言ふまでもない。併しそれと同時に、大荷主にとりては、賃率の均等は特に彼等に何等の利益を與ふる所がない。彼等にとりては、定期船事業が自由競争の下に行はるゝ場合に於てこそ、特惠賃率の恩恵に浴する利益がある。故に此點より見て、一國輸出貿易の發展と消費者の利益との二方面より、賃率の均等と云ふことの利害に疑念を挿むものがある。

その論據は、大量の貿易をなすものは國際貿易上有力なるものであるから、之に特惠賃率の恩恵を與ふるときは、之を保護してその營業を益々盛ならしめ、惹いて一國の輸出貿易を助長することとなる、又かくの如くにして大荷主の貨物が低廉なる運賃を以て輸送せらるゝときは、輸入國として見るも、生産費を少からしむるものであるから、結局一般消費者の利益となる、と云ふにある。併し乍ら、一國の輸出を少數の貿易業者の手に集中せしむること、多數の貿易業者をして之に當らしむること、果して何れが輸出の總量の大ならしむる結果を齎らすであらうか。輸出事業が獨占的傾向を帶ぶれば、貿易品の生産業者等は大資本家たる貿易業者の勢力下に抱擁せられ、壓倒せられ、その個人的利害の打算によつてのみ生産が決定せらるゝこととならざるか。かくてはその生産量は、生産業者等が生産に關し經濟上の自由を有する場合に比して却つて減退

することなきか。私は、多數の小貿易業者が少數の大貿易業者と均等の運賃を以て競争的に輸出事業を営み得る場合の方が、寧ろ一國の輸出貿易を發展せしむる所以であると思ふ。又輸入品が少數の大貿易業者の手によりて獨占的に舶出せらるゝ場合には、縱しその運賃は如何に安くとも、市價は輸入業者の打算によつてのみ決定せられ、運賃の安きことは消費者と沒交渉に終る。又若し、大貿易業者が小貿易業者と相併んで輸入事業に當り、而も前者のみが、特惠賃率の恩典を有する場合には、その特惠賃率によりて生ずる所の利益は、消費者に歸するにあらずして單に大貿易業者の占むる所となる。何となれば、彼等は小貿易業者の販賣する代價と同一の代價を以て市場に輸入品を賣捌くことを得るからである。

賃率の安定とその均等、この二つの事柄が獨占的コンフェレンスより生ずる利益である。而してそれは、海運事業が資本主義的に經營せらるゝ今日の世の中にあつては、獨占的コンフェレンスの組織によるにあらざれば求め得ざる事柄である。併し乍ら、賃率の安定と謂ひ、その均等と謂ふ事柄は、必ずしもその賃率が合理的に決定せられ居ることを併せ意味するものではない。賃率が合理的に決定せられ居ると恣意的に決定せられ居ることに拘はらず、只それが變更せらるゝことの稀なること、各荷主に對して同一なることを意味するだけのことである。而して賃率の均等と云ふことに就いては、嘗て述べたる契約賃率といふ例外が稀に存在することも看逃すことが

出来ない。若し夫れ獨占的コンフェレンスの賃率が合理的なる賃率より如何なる範圍まで外れることあるかは、次に獨占の弊害を説明するに當つて述ぶる所あるであらう。

既に述べたるが如く、獨占的コンフェレンスがその獨占的地位を維持し得る所以は、今日の現狀に於ては、主としてかの運賃延戻制にある。故に賃率の安定とその均等と云ふことも、又この運賃延戻制が生む所の結果であると見做し得る。運賃延戻制が、荷主と不定期船主の側より常に非難せられ攻撃せらるゝ所の弊害あるに拘はらず、工業製品の輸出を以て對外貿易の生命となす英吉利や獨逸に於て公に是認せられて居るのは正に此利益あるに由るのである。故に若し運賃延戻制より生ずる弊害を除き得て、而も賃率の安定と均等とを保ち得る所の何等かの方法が實行し得らるゝならば、コンフェレンス組織そのものゝ存在價值が、それだけ又増加することゝなる。然らば、その方法は如何なる處に之を見出し得るか。本年(大正十二年)三月一日より英濠コンフェレンスは、大英帝國海運委員會の勸告的決議に基き、撰擇制度 (Optional Alternatives System) と假に名づけ得べき方法を採用したが、かくの如きはその適當なる一つであると見做し得るであらう。それは荷主をして運賃延戻制か又は前に述べたる期間契約かの何れか一方を撰擇せしむる方法である。私は敘述の便宜上之に關する説明も次に述ぶる所のコンフェレンスの弊害の項の中に讓ることとする。(倫敦、一九二三、八、十七)

1) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System. Clauses 49-52, 61, 62, (1923)